

## Bebauungsplan Südstadt – Campbell Barracks

Anlage 04 zur Drucksache: 0281/2017/BV

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit vom 13.04.2017 bis zum 12.05.2017

Erörterung zu den Stellungnahmen

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
1.0	Bürgerin, Mail vom 04.05.2017	
1.1	<p>Der in den ersten Planungen vorgesehene Durchgang zwischen der ehemaligen Reithalle und den nördlichen Ställen (Schnittstelle Karlstorbahnhof und Kreativwirtschaft) Richtung Bosseldorn sollte wieder aufgegriffen werden.</p> <p>In den Abendstunden können Störungen durch Lärm verringert werden, wenn die Gäste direkt das Gelände Richtung Gewerbegebiet Bosseldorn verlassen können. Auch ein Zugang zu dem geplanten Parkhaus ist leichter möglich. Des Weiteren lassen sich Brandschutzmaßnahmen baulich leichter umsetzen.</p>	<p>Geplant ist, einen Durchgang durch die nördlichen Stallungen vom Reitplatz zur Hochgarage einzurichten. Die Hochgarage kann dadurch auf kürzesten Weg erreicht werden. Es liegt im Ermessen des Karlstorbahnhofes, einen Durchgang zum Bosseldorn durch das eigene Gebäude zu schaffen.</p>
2.0	Bürgerin, Mail vom 08.05.2017	
2.1	<p>Die Bürgerin verweist als „autofreie Radfahlerin“ auf den in den Bürgerforen zum Bebauungsplan Mark-Twain-Village Nord geäußerten Wunsch, den Radverkehr zu bevorzugen. Die Umwandlung stillgelegter Gleise in Radwege ist ein erfreulicher Anfang, dem unbedingt bei der Verkehrsführung weitere Schritte folgen müssen. Klimaneutrale Mobilität sollte gerade in der Wissensstadt Heidelberg innovativ und vorbildlich vorangetrieben werden. Das Gelände bietet hierzu eine gute Gelegenheit.</p> <p>Vorgeschlagen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Fahrradstraße durch die Roebblingstraße, die für motorisierten Individualverkehr gesperrt ist</li><li>- kein motorisierter Individualverkehr durch die Campbell Barracks</li><li>- Rheinstraße wird Spielstraße.</li></ul>	<p>Das Gebiet wird für Radfahrer und Fußgänger ausreichend erschlossen. Die Straßenverkehrsflächen sind ausreichend breit, um Fußwege und dort, wo es notwendig ist, eigenständige Radwege außerhalb der Fahrbahn anlegen zu können. Zusätzlich gehören die jeweiligen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zum Fuß- und Radwegenetz.</p> <p>Die Roebblingstraße liegt außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes. Sie wurde im Bebauungsplan MTV-Nord als Straßenverkehrsfläche festgesetzt und dient auch der Erschließung der angrenzenden Bauflächen für den motorisierten Individualverkehr. Mit diesem Bebauungsplan werden Gewerbe-, Misch- und Sondergebiete festgesetzt. Hierzu ist auch eine Erschließung für den motorisierten Individualverkehr notwendig, damit die festgesetzten Nutzungen realisiert werden können.</p> <p>Die Rheinstraße liegt außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes. Unabhängig hiervon ist hier eine Buslinienführung geplant und es werden auch die an der Rheinstraße liegenden Kerngebiete erschlossen.</p>
3.0	Bürger, Mail vom 08.05.2017	
3.1	<p>Der Bürger begrüßt als Radfahrer die Öffnung der Campbell Barracks für die Öffentlichkeit. Er vermisst im Bereich der Roebblingstraße eine angedachte Fahrradstraße. Nicht</p>	<p>Im Masterplan „Erschließung“ aus dem Jahr 2014 war die Anlage eines eigenständigen Fuß- und Radweges vorgesehen, der auch über die Roebblingstraße verlaufen sollte. Der später unter Denkmalschutz</p>

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	nachvollziehbar ist, dass die Parkanlagen von Straßen für den motorisierten Verkehr umschlossen sein sollen.	gestellten Mittelbau des H-Gebäudes unterbricht diese Linienführung. Die Linienführung des eigenständigen Fuß- und Radweges wurde unter Einbehaltung der nördlichen und südlichen Anknüpfungspunkte ohne wesentliche Streckenverlängerung nach Westen in das Entwicklungsband verschoben.
3.2	Der Bürger wünscht sich, dass bei Neuerschließungen mehr Gewicht auf die Gestaltung der Verkehrswege für den nicht motorisierten Verkehr gelegt wird. Der "Masterplan 100% Klimaschutz" kann nur erreicht werden, wenn es attraktiver ist, mit dem Fahrrad zum Einkaufen, zur Arbeit oder in den Park zu fahren statt mit dem Auto.	Mit dem Bebauungsplan wird ein dichtes Fuß- und Radwegnetz durch die Campbell Barracks ausgewiesen. Zudem werden Straßenverkehrsflächen gesichert, die ausreichende breit sind, um Busverkehr aufnehmen zu können. Der Bebauungsplan entfaltet jedoch keine unmittelbare Wirkung auf die Wahl von Verkehrsmitteln. Durch die Verbesserung der Radwegeverbindung und einem gutem ÖPNV Angebot wird hier im Sinne des "Masterplan 100% Klimaschutz" agiert.
4.0	Bürger, Mail vom 09.05.2017	
4.1	Im Bebauungsplanentwurf wurde die ursprünglich geplante Fahrradstraße entlang der Roebingstraße ersatzlos gestrichen. Auch im aktuellen Bebauungsplanentwurf für Campbell Barracks findet sich nichts Vergleichbares. Die Begründung, dass der Radverkehr nicht durch das denkmalgeschützte H-Gebäude geleitet werden könne, wird als unzureichend abgelehnt, da der Radverkehr um das Gebäude herumgeleitet werden könnte. Die vielfachen Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern vom Bürgerforum zum MTV Nord im Februar 2017 demonstrieren die Wichtigkeit des Anliegens. Die Streichung der Fahrradstraße und die Durchleitung des motorisierten Individualverkehr durch die Campbell Barracks stehen den Wünschen vieler Bürgerinnen und Bürger entgegen und können daher nicht im Interesse der Stadt liegen.	Im Masterplan „Erschließung“ aus dem Jahr 2014 war die Anlage eines eigenständigen Fuß- und Radweges vorgesehen. Die Linienführung führte durch den später unter Denkmalschutz gestellten Mittelbau des H-Gebäudes. Die Linienführung des eigenständigen Fuß- und Radweges wurde unter Einbehaltung der nördlichen und südlichen Anknüpfungspunkte ohne wesentliche Streckenverlängerung nach Westen in das Entwicklungsband verschoben. Eine Umleitung um das H-Gebäude führt zu mehreren Abbiegevorgängen und Verlängerung der Wegestrecke. Dieses erscheint für schnell fahrende Radfahrer weniger attraktiv als die Wegeführung über das Entwicklungsband, innerhalb dessen dem Radverkehr ein breiter Raum gegeben wird. Mit dem Bebauungsplan werden Gewerbe-, Misch- und Sondergebietsflächen festgesetzt. Für diese Nutzungen ist ausreichende Erschließung der Bauflächen für den motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten. Sackgassenlösungen führen in der Regel zu längeren Wegestrecken und Umwegen als durchgängige Straßenverbindungen.
4.2	Nach den Plänen soll die Römerstraße über die Rheinstraße an den Bosseldorn mit einer zusätzlichen Nord-Süd-Verbindung für den motorisierten Individualverkehr angeschlossen werden. Auf dem in Punkt 4.1 genannten Bürgerforum wurde gefordert, dass die Rheinstraße als Spielstraße anzulegen, gegebenenfalls ganz autofrei ist. Dieses wurde zusätzlich in einer Petition gefordert. In	Mit dem Bebauungsplan sind unterschiedliche Belange gegen- und untereinander sachgerecht abzuwägen. Hierzu gehören auch die Belange der Wirtschaft. Wie unter 4.1 ausgeführt, ist eine ausreichende Erschließung für die Gewerbe-, Misch- und Sondergebietsflächen zu gewährleisten. Die außerhalb des Geltungsbereiches liegende Rheinstraße wird Bestandteil eines

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	dem Bürgerforum im September 2015 wurde der Wunsch festgehalten, den motorisierten Individualverkehr möglichst nicht über das Entwicklungsband zu führen. Auch bei früheren Bürgerbeteiligungen finden sich ähnliche Stimmungsbilder. Diese Forderungen aus der Bürgerschaft sind explizit unterstützenswert. Sie sind in den Planungen unzureichend berücksichtigt. Es besteht ein Korrekturbedarf.	zentralen Bereiches einer neuen Stadtteilmitte für die Südstadt mit Gastronomie, Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot. Diese Funktion ist nicht mit einer Spielstraße verträglich, zumal über die Rheinstraße und im weiteren Verlauf über das Entwicklungsband eine Buslinie geführt werden soll.
4.3	Das Planungsgebiet bietet sich für die Umsetzung einer verkehrsberuhigten Zone hervorragend an, da bereits absenkbare Poller vorhanden sind, die den ÖPNV bei gleichzeitiger Reduktion des Autoverkehrs passieren lassen könnten. Als Reaktion auf den tödlichen Unfall in der Theaterstraße evaluiert die Stadt Heidelberg gerade die Verkehrsführung an Schulen. Es ist unverständlich, weshalb in einem Wohngebiet mit vielen kleinen Kindern vorhandene Strukturen wie versenkbare Poller nicht genutzt werden, während sie in anderen Gebieten wie am Harbigweg für viel Geld nachgerüstet werden. Es ist zu erwarten, dass viele Kinder die Roebingstraße kreuzen werden, um den Park zu nutzen. Allein in den angrenzenden Wohnprojekten werden über 50 Kinder wohnen. Kinder sollten ohne Gefahr (spielend) die Straße zum Park überqueren können. Mit solchen Maßnahmen kann der motorisierte Individualverkehr zwischen Sickingenplatz und Edisonstraße / Zenglerstraße eingeschränkt werden, ohne den ÖPNV und nicht-motorisierten Individualverkehr zu behindern.	Eine Beschränkung / Sperrung von Straßenabschnitten führt dazu, dass umliegende Straßenabschnitte stärker belastet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Roebingstraße aufgrund der Lage und Wegebeziehungen nicht übermäßig belastet sein wird. Auch die Einrichtung von Spielstraßen befreit nicht von der Pflicht, Kinder hinsichtlich angemessener Einstellungen und Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu erziehen, um hier eine eigene Kompetenz und Autonomie zu entwickeln.
4.4	Das Konzept des anderen Parks, fließende Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen zu ermöglichen, wird im Bebauungsplan für Campbell Barracks durch umlaufende PKW-Stellplätze und damit Mauern aus Blech torpediert. Übergänge zwischen den Kreuzungen, vor allem für spielende Kinder, sind derzeit nicht geplant. Das Auto hat weiterhin Vorfahrt. Der "andere Park" wird so wie fast jeder andere Park von Blechlawinen und Autoabgasen umzingelt.	Die Endergebnisse zum Projekt „Der andere Park“ stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Unabhängig hiervon sind die Projektflächen „Der andere Park“ mit der Platzfolge Torhaus-, Parade- und Reitplatz sowie dem Park an der Kommandantur in die umgebenen bestehenden städtischen Strukturen mit Wohnbau- und Gewerbeflächen, Grün und Verkehrsflächen sowie öffentlichen und privaten Einrichtungen einzubinden. Hierzu gehört sowohl die Einbindung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs als auch des motorisierten Individualverkehrs.
4.5	Die Planungen entstehen zu einer Zeit, in der im sogenannten Diesel-Skandal immer neue pikante Details über die Auswirkungen von PKWs auf das urbane Luftgemisch, und damit die Gesundheit der Heidelberger Bevölkerung, an die Öffentlichkeit dringen. Das	In die Abwägung sind unterschiedliche Belange gegen- und untereinander gerecht abzuwägen, wobei einzelne Belange gegenüber anderen Belangen höher gewichtet werden können. Zu den Belangen gehören unter anderem die Belange der Wirtschaft als

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Umweltbundesamt berichtet für 2016 eine Steigerung der CO2-Emissionen gegenüber dem Vorjahr um 5,4 Millionen Tonnen, davon stammen über 60% aus dem Bereich Verkehr.	auch die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung. Das Baugesetzbuch enthält jedoch keine Instrumente und Mittel, mit der die spezifische Antriebsart von Kraftwagen bestimmt werden kann.
4.6	Angesichts einer wachsenden Anzahl von Autos, die gleichzeitig immer schwerer und stärker motorisiert werden und der offensichtlichen Tatenlosigkeit von Bund und Ländern liegt es an den Kommunen, sich für eine Verkehrswende stark zu machen. Der Masterplan 100% Klimaschutz bietet hier einen guten Hebel. Außer der Umwandlung stillgelegter Gleisbetten zu Radspuren hat sich diesbezüglich bisher wenig Nennenswertes getan und viele im Masterplan benannte Maßnahmen zur „klimaneutralen Mobilität“ blieben bisher unberücksichtigt. Ebenso zeigt die Begründung zum Bebauungsplan mit den enthaltenen konventionellen Schätzungen ausschließlich für den Autoverkehr, dass der zu präferierende nicht motorisierte Individualverkehr unzureichend in der Planung berücksichtigt wurde und politische Gestaltungsmöglichkeiten vertan werden. Dabei sollte Heidelberg als Wissenshauptstadt mit gutem Beispiel vorangehen. Die positiven Effekte des Radfahrens sollten sich mittlerweile herumgesprochen haben und werden durch etliche Studien wissenschaftlich belegt. Gefordert wird eine starke Berücksichtigung des Masterplans 100% Klimaschutz. Erwartet wird zusätzlich eine Stellungnahme, inwiefern diese klimawirksamen Zielsetzungen der Stadt Heidelberg bisher bei der Bebauungsplanung berücksichtigt worden sind.	Wie unter 4.1 und 4.2 ausgeführt, werden mit dem Bebauungsplan Gewerbe-, Misch- und Sondergebietsflächen festgesetzt. Für diese Nutzungen ist eine ausreichende Erschließung der Bauflächen für den motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten. Mit dem Bebauungsplan wird auch ein dichtes Fuß- und Radwegnetz durch die Campbell Barracks gesichert. Zudem werden Straßenverkehrsflächen gesichert, die ausreichend breit sind, um Busverkehr aufnehmen zu können. Am Entwicklungsband und südlich davon durch die Brechtelstraße wird eine weitere Radhauptachse in Nord-Süd-Richtung etabliert. Auch an der Römerstraße soll durch mehr Raum für Fuß- Radverkehr die Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Im Wettbewerb „Grünes Band des Wissens“ schlagen einige Wettbewerbsteilnehmer neben großzügigen Seitenbereichen auch bessere Querungsmöglichkeiten bis hin zu begrünten Mittelstreifen zur Verringerung der Trennwirkung der Straße vor. Die Ziele des Masterplans Klimaschutz werden durch diese Maßnahmen gefördert. Die Umsetzung des Masterplans ist auch abhängig von politischen Entscheidungen.
4.7	Auch dem Einzelhandel sollte an einer Förderung des Radverkehrs gelegen sein, da der nichtmotorisierte Kundenanteil nicht nur stark unterschätzt wird, sondern eine Verkehrsberuhigung dem Einzelhandel erhebliche Umsatzsteigerungen beschern kann. Diese These wurde durch Studien aus unterschiedlichen Ländern verifiziert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen wird auf den bereits beschriebenen Erörterung zur Stellungnahmen des Bürgers 4 verwiesen.
4.8	Die in 4.1 bis 4.7 aufgeführten Argumente sollten nicht nur für die Realisierung der ursprünglich geplanten Fahrradstraße inklusive MIV-Verbot entlang der Roebingstraße sprechen, sondern darüber hinaus, wie bereits vom Stadtteilverein Südstadt gefordert, für eine Verlegung des westlichen Fußweges entlang der Römerstraße hinter der denkmalgeschützten Sandsteinmauer. Damit könnte wenigstens auf dieser kurzen Strecke ein moderner	Es wird auf die Stellungnahmen zu 4.1 bis 4.7 verwiesen. Für die Anlage eines Fußweges westlich der denkmalgeschützten Mauer ist die Stadt auf Flächen von Dritten angewiesen. Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird festgelegt, welche der beiden Varianten in den Entwurf des Bebauungsplanes übernommen wird.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Radfahrstreifen nach Kopenhagener Vorbild ermöglicht werden, wo sich auch Lastenräder gefahrlos überholen können. Hinter der Mauer dürfte es sich außerdem geschützter flanieren lassen als an der viel befahrenen Römerstraße.	
4.9	Der Bürger geht davon aus, dass die Heidelberger Bevölkerung keine weitere PKW-Infrastruktur wünscht, die zu mehr PKWs führt.	Die Stellungnahme wird zu Kenntnis genommen. Es ist jedoch nicht Aufgabe des Bebauungsplanes, die Annahme zu verifizieren.
4.10	Da der Bebauungsplan MTV-Nord noch nicht rechtskräftig ist und somit auf die Wünsche aus der Bürgerschaft reagiert werden kann, wird als Chance für die Stadtplanung gesehen, ein stimmiges, dem Masterplan Klimaschutz konformes Gesamtkonzept zu schaffen, das den Anforderungen des 21. Jahrhunderts für eine nachhaltige urbane Mobilität entspricht. Besonders die Roebelingstraße fungiert als Schnittstelle mit dem geplanten Park und Campbell Barracks und sollte für den MIV gesperrt werden.	Es wird auf den Umgang der Stellungnahmen zu 4.1 bis 4.7 verwiesen.
5.0	Bürgerin, Mail vom 10.05.2017	
	Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Bürger 4	Siehe Umgang Stellungnahme zu 4
6.0	Bürgerin, Mail vom 11.05.2017	
	Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Bürgerin 2	Siehe Umgang Stellungnahme zu 2
7.0	Bürgerin, Mail vom 11.05.2017	
	Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Bürger 3	Siehe Umgang Stellungnahme zu 3
8.0	Bürger, Mail vom 11.05.2017	
	Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Bürger 4	Siehe Umgang Stellungnahme zu 4
9.0	Bürger, Mail vom 11.05.2017	
	Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Bürger 4	Siehe Umgang Stellungnahme zu 4
10.0	Bürgerin, Mail vom 11.05.2017	
10.1	Mobilität ist ein zentraler Hebel zur Erreichung der Pariser Klimaschutzziele. Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf ÖPNV und Fahrrad stellen die eindeutig effizienteste und kostengünstigste Variante zur Emissionsminderung im Verkehr dar. Dies erfordert eine Infrastruktur, welche Anreize für eine umweltbewusste Mobilität setzt. In der Südstadt besteht nun die Chance das Verkehrskonzept für einen Stadtteil neu zu entwickeln und auf umweltgerechte Mobilität auszurichten. Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf Campbell Barracks wird diese Chance als vertan angesehen. Die Erfahrungen der Bürgerin aus vorherigen Wohnorten Freiburg und Kiel zeigen, dass eine fahrradfreundlichere Infrastruktur möglich ist. Heidelberg hat hier	Mit dem Bebauungsplan wird ein dichtes Fuß- und Radwegnetz durch die Campbell Barracks gesichert. Zudem werden Straßenverkehrsflächen gesichert, die ausreichende breit sind, um den Busverkehr aufnehmen zu können. Mit diesem dem Bebauungsplan werden auch Gewerbe- und Mischgebiete festgesetzt. Hierzu ist auch eine Erschließung für den motorisierten Individualverkehr notwendig, damit die festgesetzten Nutzungen realisiert werden können.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	großen Nachholbedarf und mit der Südstadt nun eine Chance, diesen Rückstand zumindest teilweise aufzuholen. Statt Achsen für den motorisierten Straßenverkehr sollen Fahrradstraßen geschaffen werden.	
10.2	Das Konzept des anderen Parks, fließende Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen zu ermöglichen, wird im Bebauungsplan durch umlaufende PKW-Stellplätze verhindert. Übergänge zwischen den Kreuzungen, vor allem für spielende Kinder, sind derzeit nicht geplant. Das Auto hat weiterhin Vorfahrt. Die Streichung der ursprünglich geplanten Fahrradstraße steht der Schaffung einer umweltgerechten, für die Zukunft angelegten Verkehrsinfrastruktur entgegen und sollte daher zurückgenommen werden.	Die Ergebnisse zum Projekt „Der andere Park“ stehen zum einen noch nicht fest. Unabhängig hiervon sind die Projektflächen „Der andere Park“ mit der Platzfolge Torhaus-, Parade- und Reitplatz sowie dem Park an der Kommandantur in die umgebenen bestehenden städtischen Strukturen mit Wohn-, Misch-, Sonder- und Gewerbeflächen, Grün und Verkehrsflächen sowie öffentlichen und privaten Einrichtungen einzubinden. Hierzu gehört auch die Einbindung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs als auch des motorisierten Individualverkehrs. Die ursprünglich geplante Fahrradstraße wurde nicht gestrichen, sondern auf das Entwicklungsband gelegt, da der Mittelbau des H-Gebäudes unter Denkmalschutz gestellt wurde.
10.3	Die Verkehrsengpässe in Heidelberg werden durch weitere Nord-Süd-Verbindungen keinesfalls entlastet. Als zukünftige Bewohnerin der Südstadt wird der Erhaltung und den Ausbau der bestehenden Fahrradverkehrsinfrastruktur entlang der Bahnlinie sowie die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen und Fahrradstraßen gewünscht. Damit wäre ein sehr kleiner Schritt in Richtung der Ziele des Masterplans 100% Klimaschutz getan.	Mit dem Bebauungsplan wird ein dichtes Fuß- und Radwegnetz durch die Campbell Barracks gesichert. Zudem werden Straßenverkehrsflächen gesichert, die ausreichend breit sind, um den Busverkehr aufnehmen zu können. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein zentrales Anliegen der Stadtverwaltung. Neben dem Erhalt und einer weiteren Attraktivierung der Radachse entlang der Bahnlinie wird eine weitere Radhauptachse entlang des Entwicklungsbandes und der Brechtelstraße verwirklicht. Das Gebiet wird für Fußgänger und Radfahrer sehr durchlässig gestaltet. In diesem hierarchisch gegliederten Straßennetz sollen Sackgassen verkehrsberuhigt werden. Dies ist jedoch nur in Verbindung mit einer entsprechenden baulichen Gestaltung möglich.
11.0	Bürger, Mail vom 11.05.2017	
11.1	Vorgeschlagen wird, vom Bosseldorn einen Zugang für Fußgänger und Fahrradfahrer zum Gebiet vorzusehen. Bürger aus dem nördlichen Bereich von Kirchheim benötigen einen Zugang im Anschluss an die Brücke über die Bahnlinie. Für die geplante Fuß- und Radwegbrücke Sickingenstraße sollte ebenfalls ein möglichst MIV-freier Anschluss eingeplant werden.	Mit dem Bebauungsplan werden neue Verbindungen auch für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem Bosseldorn und dem Plangebiet geschaffen. Zudem werden die Campbell Barracks an das Radwegenetz der Stadt Heidelberg angebunden. Hierzu gehört auch die Radwegeverbindung Richtung Bahnstadt. Sofern eine Brücke in Verlängerung der Sickingenstraße realisiert wird, kann diese Verbindung mit an das Fuß- und Radwegenetz angeschlossen werden.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
11.2	Vorgeschlagen wird, Flächen für gut zugängliche, überdachte und diebstahlsichere Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl in unmittelbarer Nähe zu den Gebäudeeingängen vorzusehen.	Die Anlage von Fahrradabstellplätzen und deren Ausgestaltung ergibt sich aus den Bestimmungen der Landesbauordnung Baden-Württemberg. Ein darüber hinausgehender Regelungsbedarf wird nicht gesehen.
11.3	Vorgeschlagen wird, direkte und wettergeschützte Fußwegtrassen zu allen Zielen auf dem Areal auszuweisen.	Der Bebauungsplan sichert ein enges Fußwegnetz ab. Ein zusätzlicher Wetterschutz wird als nur schwer umsetzbar, unverhältnismäßig und städtebaulich schwierig eingestuft.
11.4	Vorgeschlagen wird, die nötige Infrastruktur für Open-Air-Kinoveranstaltungen mit ausreichender Projektionsfläche und Raum für Publikumsplätze vorzusehen.	Im Rahmen der zulässigen Nutzungen können notwendige Infrastrukturen umgesetzt werden. Hierzu bedarf es jedoch keiner weitergehenden Festsetzung.
11.5	Vorgeschlagen wird, Flächen für die Installation von Beleuchtungseinrichtungen einzuplanen.	siehe Stellungnahme zu 11.4.
12.0	Bürger, Schreiben vom 11.05.2017	
12.1	<p>Der Bürger ist Vertreter eines Unternehmens, das Eigentümer angrenzender Grundstücke nördlich und südlich des Plangebietes ist. Das Unternehmen hat sich verpflichtet, das wohnungspolitische Konzept umzusetzen. Zur Umsetzung werden hierfür auch die angrenzenden Grundstücke benötigt.</p> <p>Wie in der Begründung dargelegt, gehen von den geplanten eingeschränkten Gewerbegebieten einschließlich der Parkgarage und Sondergebieten Geräuscheinwirkungen aus, deren Verträglichkeit mit den in der Umgebung vorhandenen und geplanten schutzwürdigen Nutzungen auf Ebene des Bebauungsplans untersucht und beurteilt werden. Das schalltechnische Gutachten enthält zum derzeitigen Planungsstand keine konkreten Ergebnisse für die an den Schnittstellen zu diesen Baugebieten beziehungsweise Anlagen geplanten schutzwürdigen Nutzungen außerhalb des Plangebiets. Aus dem Grund kann derzeit keine Stellungnahme zu den Planungen abgegeben werden.</p>	Der Bebauungsplan wird unter Kenntnis der angrenzenden Planungen und dessen Nutzungen aufgestellt. Mit diesem Wissen ist es Zielsetzung, eine sachgerechte Abwägung der unterschiedlichen Interessen auch in diesem Bebauungsplan herzustellen. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes werden, sofern notwendig, schalltechnische Maßnahmen festgesetzt. Es besteht Gelegenheit, hierzu eine Stellungnahme abzugeben. Diese wird dem Gemeinderat zur Beschlussfassung der Abwägung vorgelegt werden.
12.2	Gefordert wird, dass durch die Nutzungsfestsetzungen im Bebauungsplan Campbell Barracks keine zusätzlichen Anforderungen an Schallschutzmaßnahmen für die angrenzende geplante Wohnbebauung gestellt werden. Zusätzliche Anforderungen an Schallschutzmaßnahmen der zu errichtenden Wohngebäude würden mit höheren Investitionskosten und Vermarktungsnachteilen verbunden sein.	siehe Stellungnahme zu 12.1.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
12.3	Die Lage der Zu- und Abfahrt der Parkgarage sollte sich, wie im Entwurf vorgesehen, immer von der geplanten Wohnbebauung abgewandt befinden.	Es ist keine Änderung vorgesehen. Sollte im noch auszulegenden Entwurf die Zu- und Abfahrten nicht mehr sein, besteht die Gelegenheit, hierzu eine Stellungnahme abzugeben.
12.4	Es ist zu gewährleisten, dass von der geplanten Parkgarage im nördlichen eingeschränkten Gewerbegebiet keine unzumutbaren Geruchs- und Lichtemissionen für die außerhalb des Plangebiets geplante Wohnnutzung ausgehen. Gewünscht wird eine zur Wohnbebauung hin architektonisch ansprechend gestaltete Fassade.	Zum Bebauungsplan wird ein Schallgutachten erstellt, um eine Konfliktbewältigung mit den geplanten umliegenden Nutzungen im Rahmen des Planverfahrens zu erreichen. Das Schallgutachten geht vertiefend auf die Parkgarage ein. Sofern notwendig, werden die Festsetzungen zum Schallschutz in den Bebauungsplan aufgenommen.
13.0	Stadtteilverein, Schreiben vom 11.05.2017	
13.1	Der Stadtteilverein Südstadt begrüßt den vorliegenden Bebauungsplanvorentwurf für das Campbell - Gelände als eine gute Grundlage für die Entwicklung zu einem Quartier mit funktionierenden Raumbeziehungen und vielen Möglichkeiten zur Belebung. Der Stadtteilverein geht davon aus, dass durch den Wettbewerb „Grünes Band des Wissens“ noch freigehaltene Lücken in der Ausführung des Bebauungsplanentwurfs gefüllt werden und zu einem harmonischen Ganzen führen. Der Stadtteilverein verspricht sich davon eine hohe Aufenthaltsqualität, die entsprechend auch über die Römerstraße ausstrahlt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
13.2	Der Stadtteilverein unterstützt nachdrücklich die Variante 1.2 mit dem westlich der historischen Mauer gelegenen Fußweg und fordert dessen Realisierung. Nach Angaben des Amtes für Verkehrsmanagement kann hier der Bürgersteig nicht verbreitert werden. Auch durch den Wettbewerb "Grünes Band des Wissens", der die Römerstraße zu einer Stadtstraße entwickeln soll, wird sich die geschätzte Zahl von bis zu 28.000 Autos täglich mit den damit verbundenen Problemen und Risiken nicht vermindern, insbesondere wenn auf dem Bürgersteig Fuß- und Radweg parallel geführt werden. Die Römerstraße muss grundsätzlich so sicher wie möglich entwickelt und jede Möglichkeit zu besserer Aufenthaltsqualität genutzt werden. Diese Forderung kann durch die im Vorentwurf gegebene Variante 1.1 nicht erfüllt werden. Die Verlegung des Gehwegs nach Westen hinter die denkmalgeschützte Einfriedungsmauer ermöglicht dies an dieser Stelle in größtmöglicher Weise und vermindert alle mit der Variante	Die Stadt ist nicht alleinige Grundstückseigentümerin. Für die Anlage eines Fußweges westlich der denkmalgeschützten Mauer ist die Stadt auf Flächen von Dritten angewiesen. Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird festgelegt, welche der beiden Varianten in den Entwurf des Bebauungsplanes übernommen wird.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	1.1 zwangsweise verbundenen Negativkriterien (Straßenverkehrslärm, Feinstaub-, Abgaseinwirkung).	
13.3	Der Stadtteilverein macht darauf aufmerksam, dass für die Gebäude 8 und 15 sowie das Gebiet GEE4 noch keine Stellplatzforderung und -festlegung getroffen ist und bittet, dies nachzuholen. Entsprechend kann auch nicht geschlossen werden, ob die im Gebiet GEE2 ausgewiesenen Stellplätze für alle dortigen Gebäude ausreichen. Hier bedarf es weiterer Konkretisierungen im Plan.	An den Gebäuden 8 und 15 werden noch Stellplatzflächen festgesetzt. Im Übrigen wird auf die Erörterung zur Stellungnahme zu 13.5 verwiesen.
13.4	Im Interesse aller Verkehrsteilnehmer muss Vorsorge getroffen werden, dass die in den Campbell Barracks ausgewiesenen Verkehrsflächen in beiden Flussrichtungen von abgestellten Fahrzeugen, auch solchen von Dienstleistern und Lieferanten, freigehalten werden und sich "ruhender Verkehr", zum Nachteil der dortigen Bewohner, nicht in die an Campbell Barracks angrenzenden Stadtteilgebiete verlagert	Es wird auf das für Mark-Twain-Village und Campbell-Barracks erstellte Erschließungs- und Parkraumkonzept des Planungsbüros LK Argus „Konversionsfläche Südstadt vom August 2017: Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept“ verwiesen. Die Berechnungen ergeben eine ausreichende Anzahl Parkplätze.
13.5	Der Stadtteilverein regt an, dass so schnell wie möglich eine Stellplatz-Bedarfsanalyse für das gesamte Gebiet Campbell Barracks durchgeführt und der hierbei ermittelte Bedarf mit den laut Bebauungsplan-Vorentwurf ausgewiesenen Stellplätzen verglichen wird. Im Falle einer Unterdeckung erwartet der Stadtteilverein die Ausweisung zusätzlicher Stellplatzflächen spätestens im Bebauungsplan-Entwurf.	Dieses Gutachten liegt mittlerweile vor. Die Berechnungen ergeben eine ausreichende Anzahl Parkplätze.
13.6	Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Textformulierung im Kapitel "Bauweise, Überbaubare Grundstücksflächen", 2. Unterabschnitt, nicht ausreichend und zweifelsfrei darstellt, wie die Gestaltung der Terrassen (Formgebung, Vermassung in Verbindung mit der Formgestaltung) als zulässig angesehen wird. Es wird um nachbessernde Konkretisierung gebeten.	Die Festsetzung wird überprüft, um sie klarer zu formulieren.
13.7	Die Aussagen zu Energieeinsparung und klimaverträglicher Bauweise erscheint zu wenig konkret und zu wenig positiv. Nur Fernwärmenutzung zu empfehlen wird den Klimazielen nicht hinreichend gerecht. Für die Vorlage der Sanierungskonzepte auf der Basis vorgegebener Ziele sollte es ein konkretes Datum geben. Der Zeitraum von 33 Jahren für die Umsetzung ist viel zu groß. Es ist anzustreben und mit den Vertretern des Denkmalschutzes abzustimmen, dass jetzt bei Übernahme und Neugestaltung der	Am 21.07.2016 hat der Gemeinderat einen Beschluss zum Energie-Konzept-Konversionsflächen beschlossen. Für Neubauten ist die Energiekonzeption der Stadt für eine effiziente Energieverwendung und -versorgung zugrunde zu legen. Für Bestandsgebäude ist ein Sanierungskonzept für einen Zeitraum bis 2050 zu erstellen. Der Gemeinderatsbeschluss ist somit umzusetzen und gilt somit selbständig. Im Bebauungsplan wird daher auf das vom Gemeinderat beschlossene Energie-Konzept-Konversionsflächen hingewiesen.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Gebäude möglichst viele der Energieeinsparungsmaßnahmen umgesetzt werden.	Die Vorlage der Sanierungskonzepte wird bei jedem Bauantrag zur Umnutzung eines Bestandsgebäudes umgehend gefordert. Ein konkretes Datum zur Vorlage ist nicht erforderlich und eine konkrete Umsetzung kann im Bebauungsplanverfahren nicht gefordert werden.
13.8	Im Unterkapitel "Baumpflanzungen auf privaten Flächen" wird auf eine "Tabelle" Bezug genommen, die nicht vorliegt. Es wird um weitere Konkretisierung durch Bereitstellung der Tabelle gebeten.	Die Tabelle wird in den Entwurf des Bebauungsplanes eingearbeitet.
13.9	<p>Der Stadtteilverein lehnt die im Bebauungsplan-Vorentwurf aufgeführte "Variante 2" als Zufahrt zum Sondergebiet Polizei ab und fordert stattdessen nachdrücklich die Ausführung der Variante 1.1.</p> <p>Der für das Sondergebiet Polizei entstehende gesamte Ziel- und Quellverkehr sollte mit Ausnahme von Notfalleinsätzen die Sickingenstraße bis zur Einmündung in die Römerstraße nur so kurz wie irgend möglich nutzen müssen, was durch die Variante 1.1 gewährleistet ist. Die östliche Baugrenze der Baufläche 21330/6 sollte in diesem Zusammenhang aber ausreichend nach Westen zurückverlegt werden, sodass in Weiterführung der von der Sickingenstraße abgehenden öffentlichen Zugangsstraße gemäß der Variante 1.1 auch innerhalb des Privatgrundstücks eine Verkehrsflächenführung mit ausreichender Breite für den Ziel- und Quellverkehr in beiden Fahrtrichtungen möglich ist. Sollte dies durch Beibehaltung der Baugrenze und entsprechende Bauausführung nicht möglich sein, ist die Verwirklichung der Variante 1.1 sehr wahrscheinlich gefährdet, so dass die Variante 2.1 gewählt werden müsste. Diese wird aus den genannten Gründen abgelehnt.</p>	Die Zufahrt zum Gelände der Polizei ist noch abzustimmen und schalltechnisch zu überprüfen. Bei der Festsetzung des Baufensters auf der südwestlichen Sondergebietsfläche der Polizei handelt es sich um eine Angebotsplanung. Hierbei können auch die überbaubaren Flächen als interne Erschließungsflächen genutzt werden.
13.10	Der Stadtteilverein fordert, dass auch für das Sondergebiet Polizei durch den Bebauungsplan eine verbindliche Festlegung für Stellplätze in ausreichender Zahl einschließlich ihrer problemlosen Zu- und Abfahrt über die Zufahrt gemäß Variante 1.1 getroffen wird. Unbedingtes Ziel muss sein, dass auch vor Fertigstellung des potentiellen Neubaus mit Tiefgarage auf Baufläche 21330/6 die Polizeiibediensteten ihre Privatfahrzeuge auf der Sondergebietsfläche Polizei problemlos abstellen können.	Die Polizei ist wie andere private Bauherren verpflichtet, ausreichend Stellplätze gemäß der Landesbauordnung auf ihrem Grundstück nachzuweisen. Die Stellplätze können auf den dafür vorgesehenen Stellplatzflächen oder Bauflächen angelegt werden. Sofern ein Erweiterungsbau entsteht, ist ein Nachweis auch für die zusätzlichen Stellplätze zu erbringen. Diese können auch in Tiefgaragen untergebracht werden.
13.11	Der Stadtteilverein fordert, dass bereits im Bebauungsplan für den potentiellen Neubau auf Baufläche 21330/6 die Schaffung einer Tiefgarage in ausreichender Größe verpflichtend festgelegt wird.	Der Bebauungsplan ermöglicht den Bau einer Tiefgarage unterhalb des Baufeldes für einen Neubau. Im Übrigen wird auf die Erörterung zur Stellungnahme zu 13.10 verwiesen.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
13.12	<p>Der Stadtteilverein spricht sich nachdrücklich für die Schaffung eines Fußgänger-Durchgangs vom Reitplatz durch eines der südwestlich davon gelegenen Gebäude zum Bosseldorn und insbesondere zur S-Bahn aus. Die bereits geplanten Straßenverkehrsflächen im Norden und Süden des Gebiets um den Karlstorbahnhof zwingen Fußgänger zu einem zu großen Umweg. Ein Fußgängerdurchgang würde sowohl eine Belastung der nahen Wohngebiete am späten Abend und in der Nacht durch die den Karlstorbahnhof verlassenden Besucher verhindern wie auch die Campbell Barracks direkter mit dem Gewerbegebiet Bosseldorn verbinden und dieses so "wachgeküsst" werden.</p>	<p>Den Gebäudebetreibern zum Karlstorbahnhof und der Kreativwirtschaft bleibt es vorbehalten, Durchgänge durch ihr jeweiliges Gebäude zu schaffen. Geplant ist, einen Durchgang durch die nördlichen Stallungen vom Reitplatz zur Hochgarage einzurichten.</p>
13.13	<p>Der Stadtteilverein fordert, dass der Paradeplatz im Bebauungsplan als "Platz", gegebenenfalls mit dem Zusatz "Freiluftveranstaltungen" bezeichnet und als Fläche farblich gekennzeichnet wird wie der Reitplatz.</p> <p>Beim Paradeplatz handelt es sich, wie aus dem Namen schon hervorgeht, um einen Platz. Viel mehr als beim Reitplatz ist diese Eigenschaft seit Erstellung erhalten geblieben und wie aus den Bürgerforen hervorging vom ganz überwiegenden Teil der Heidelberger auch als öffentlicher Platz mit Aufenthaltsqualität und einer Vielzahl an möglichen Funktionen gewollt. Der Stadtteilverein erachtet den Platz als sehr gut geeignet auch für größere Veranstaltungen, Zusammenkünfte, Ereignisse, Kundgebungen, Kunstdarbietungen, Ausstellungen und Versammlungen sowie eine attraktive alltägliche Nutzung nicht nur für die Anrainer. Es sollte durch die Festlegungen des Bebauungsplanes ermöglicht werden, dass oben Aufgezähltes sowohl vor als auch nach einer gegebenenfalls gerichtlichen Überprüfung dort stattfinden kann.</p>	<p>Im Unterschiede zum Reit- oder Torhausplatz soll der Paradeplatz keine versiegelte Oberfläche erhalten. Der Reit- oder Torhausplatz wird daher städtebaulich einen stärkeren städtischen Charakter und andere Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten erhalten als der Paradeplatz mit den umlaufenden Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger. Grundsätzlich eignet sich der Paradeplatz für Veranstaltungen. Der Umfang und die Art möglicher Veranstaltungen ist jedoch im nachgeordneten Verfahren zu klären. Der Bebauungsplan kann Entscheidungen von Gerichten zu einer formellen oder materiellen Überprüfung nicht vorgreifen.</p>
13.14	<p>Entlang der der gesamten Ostseite der Wohn-/Geschäftsbebauung im MI 2 und MI3 sollte am Rand des Paradeplatzes auf dem Gelände der Neubebauung eine 3m breite durchgehende Verkehrsfläche vorgesehen werden (Rad und Fußweg, Auto beschränkt auf Rettungsfahrzeuge und Anlieferverkehr).</p>	<p>Die Mischgebiete MI2 und MI3 sind ausreichend erschlossen. Die Festsetzungen zu den überbaubaren Flächen entsprechen dem Ergebnis des wettbewerblichen Dialoges. Möglich ist es, über den als Grünfläche festgesetzten Paradeplatz eine Fußwegeverbindung anzulegen.</p>
13.15	<p>Die Erschließung der Gewerbeeinheiten im EG der Gebäude wie auch die Erschließung des Paradeplatzes für die in 13.13 genannten Veranstaltungen sollte auf öffentlichen Wegen möglich sein. Daraus ergibt sich eine weitere Verbindung der oben genannten Erschließungsstraßen, so dass durch den Wunsch nach</p>	<p>Der Paradeplatz als auch die Mischgebiete MI2 und MI3 sind ausreichend erschlossen. Weitere Querungsmöglichkeiten über den Paradeplatz werden diesen bei einer durchgehenden Nutzung der Fläche einschränken. Unabhängig hiervon wird es möglich sein, den</p>

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	einer Querungsmöglichkeit die Nutzung beziehungsweise Gestaltung des Platzes nicht behindert wird.	Paradeplatz als öffentliche Fläche zu Fuß zu queren, falls Wege nicht durch fliegende Bauten versperrt sind.
13.16	<p>Die mit Schwermetallen belastete Fläche (Paradeplatz) möge ausgewiesen werden als "Fläche deren Boden <u>zurzeit</u> erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist (Sanierung bis spätestens 2019)".</p> <p>Nach den Aussagen der Stadtverwaltung soll die Fläche saniert werden, Verhandlungen mit der BIMA seien im Gange. Dadurch wird eine Gefährdung für die Gesundheit dort spielender Kinder, Windverwehung in andere Bereiche, sowie eine Verunreinigung des Grundwassers usw. vermieden.</p> <p>Die extremen Einschränkungen für die Möglichkeiten der Planung für den Paradeplatz und dessen zukünftige Nutzung werden damit ausgeschlossen. Nach der zwischenzeitlichen Sanierung kann die oben genannte Erwähnung der Schwermetallbelastung dann im rechtskräftigen Bebauungsplan gegebenenfalls sogar entfallen.</p>	Es ist ein Bodenaustausch der belasteten Auffüllschicht notwendig, um die Fläche zu sanieren. Der Hinweis kann erst entfallen, wenn die Böden mit den erheblichen umweltgefährdenden Stoffen saniert wurden. So lange keine Sanierung der Fläche vorgenommen wurde, muss der Hinweis im Bebauungsplan stehen bleiben.
14.0	Bürgerin als Vertreter einer Bürgerinitiative, Schreiben vom 12.05.2017	
14.1	<p>Die Stellungnahme bezieht sich hauptsächlich auf das Verkehrs- und Parkierungskonzept des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs.</p> <p>Nach den vorliegenden Planungen soll offensichtlich die Hupterschließung des Areals mit motorisierten Individualverkehr erfolgen. Demnach übernimmt diese Erschließungsfunktion eine breite in Nord-Süd-Richtung zwischen Zenger- und Sickingenstraße verlaufende neue Verbindungsstraße, die außerdem über zwei Verbindungen, nördlich und südlich der Stallungen, jeweils einen Anschluss an die Straße „Im Bosseldorn“ erhalten soll. Außerdem wird es südlich des Parks einen direkten Straßenanschluss von / zur Römerstraße geben. Im Planungsgebiet sind weitere kleinere Erschließungsstraßen vorgesehen.</p> <p>Ein schlüssiges Verkehrskonzept verlangt jedoch, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die für die künftige problemlose Erschließung und Mobilität im Planungsgebiet notwendige Dimensionierung der Straßen, aber vor allem Rad- und Fußwege durch konkrete Maß-Vorgaben, die sich nicht nur an den heutigen Mindeststandards orientieren,</li> </ul>	Gemäß der Planzeichenverordnung wird bei den Verkehrsflächen unterschieden zwischen Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung. Die weitere Festlegung, wie die Straßenverkehrsflächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer des motorisierten Individualverkehrs, dem öffentlichen Nahverkehr, Radfahrern und Fußgängern sowie Verkehrsgrün aufgeteilt wird, bleibt der noch zu erfolgenden Ausbauplanung vorbehalten. Wie bei Bauflächen ist die Festsetzung zu Straßenverkehrsflächen rahmensetzend und in den weiteren Planungen vertiefend auszugestalten. Die Ausbauplanung erhält durch die durchgehende Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche bei den eigenen Planungen eine höhere Flexibilität, um auf anderen Planungen wie der technischen Infrastruktur, der Lage und Zufahrt von Baukörpern eingehen zu können. Mit dem Bebauungsplan wird erstmalig Baurecht geschaffen. Der Bebauungsplan steht somit am Anfang anderer sich weiter konkretisierender Planungen. Mit der Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche wird dem Gebot der planerischen Zurückhaltung Genüge getan. Mögliche Querschnittsdarstellung von Straßenräumen von Straßenraumaufteilungen haben nur einen empfehlenden Charakter.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	<p>sondern bereits die erkennbare Zunahme des Rad- und Fußgängerverkehrs berücksichtigen, definiert werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein schlüssiges Verkehrsführungskonzept (z.B. Einbahnstraßen-Führung) insbesondere für den MIV vorgegeben wird.</li> </ul> <p>Die fehlenden Maßangaben zur Breite der vorgesehenen Straßen, Rad- und Fußwege sowie das fehlende Verkehrskonzept stellen einen Mangel dar. Straßen allein sind noch kein Verkehrskonzept.</p>	
14.2	<p>Mit den im Bebauungsplanentwurf dargestellten Radwegen beziehungsweise gemischten Rad-/ Fußwegen ist keine ausreichende Erschließung des Planungsgebietes per Rad und auch nicht per Fuß möglich. Ebenso ist der Anschluss an das vorhandene Rad-/ Fußwegenetz in den angrenzenden Arealen mit Ausnahme der Verbindung zur Römerstraße durch das Torhaus unzureichend.</p> <p>Parallel zur Nord-Süd-Straßenverbindung soll es zwar nach der Beschreibung unter Punkt 6.4.2 einen Radweg geben, im Bebauungsplanentwurf ist er jedoch nicht eingezeichnet. Die Angaben zu seiner Breite fehlen.</p> <p>Die Bürger und Bürgerinnen formulierten im Bürgerbeteiligungsverfahren überwiegend ganz klar, dass sie sich ein alle Konversionsflächen in der Südstadt erschließendes Rad-/ Fußwegenetz mit Anschluss an die angrenzenden Stadtquartiere wünschen. So ein Rad-/ Fußwegenetz fehlt.</p> <p>Abstellflächen für Fahrräder werden nicht im Plan ausgewiesen und auch im Beschrieb nicht erwähnt. Zu einem gut ausgebauten Radwegenetz gehören aber zwingend ausreichend Abstellplätze. Flächen, wo ein Fahrradvermieter Platz finden könnte, fehlen und werden auch nicht erwähnt.</p>	<p>Das Gebiet wird für Radfahrer und Fußgänger ausreichend erschlossen. Die Straßenverkehrsflächen sind ausreichend breit, um Fußwege und dort, wo es notwendig ist, eigenständige Radwege außerhalb der Fahrbahn anlegen zu können. Zusätzlich gehören die jeweiligen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zum Fuß-/ und Radwegenetz. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu 14.1 verwiesen.</p> <p>Gesonderte Abstellflächen für Fahrräder werden nicht festgesetzt, da sie dann nur auf den dafür festgesetzten Flächen zulässig wären. Als Nebenanlagen sind sie, sofern andere bauordnungs- und planungsrechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen allgemein zulässig. Fahrradvermieter sind in den eingeschränkten Gewerbegebieten und in den Mischgebieten allgemein zulässig und bedürfen keiner besonderen Flächenfestlegung. Zu berücksichtigen ist, dass bei einer Flächenfestlegung die Fläche für eine solche Nutzung „belegt“ wäre und nicht für andere Nutzungen genutzt werden könnte.</p>
14.3	<p>Das Planungsgebiet mit einer Buslinie über die westliche Straßenverbindung zu erschließen stellt eine gute Lösung dar. Mit der künftigen Linienführung sollte aber auch die Lage der Haltestellen schon im Bebauungsplan definiert werden, damit die für eine barrierefreie Gestaltung notwendigen Flächen planerisch freigehalten werden und tatsächlich später bei der Realisierung zur Verfügung stehen.</p>	<p>Wie in der Stellungnahme zu 14.1 ausgeführt bleibt die weitere Festlegung der Straßenverkehrsflächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer der noch zu erfolgenden Ausbauplanung vorbehalten. Hierzu gehören auch die Flächen für die Abwicklung des öffentlichen Personen Nahverkehrs einschließlich der hierfür notwendigen Haltestellen. Die Straßenverkehrsfläche am Entwicklungsband ist ausreichend breit, um hier auch Haltestellen einplanen zu können.</p>
14.4	<p>Die Buslinie 29 erschließt heute die Römerstraße. Gefragt wird, wie die Römerstraße künftig erschlossen werden soll. Die Entwicklung</p>	<p>Der Bebauungsplan beziehungsweise die angrenzenden Bebauungspläne stellen ausreichende Flächen zur Verfügung,</p>

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	<p>der Konversionsflächen in der Südstadt, wo künftig viele Arbeitsplätze neu entstehen werden und die Anzahl der Bewohner deutlich wachsen wird, erfordert auch eine Anpassung mit Erweiterung des ÖPNV-Angebotes hinsichtlich der Linienführung wie auch der Betriebszeiten. Andernfalls wird es eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs geben, die gerade nicht gewünscht wird, weil es die die Umwelt am meisten belastende Verkehrsart darstellt.</p> <p>Es kann keine ÖPNV-Erschließung auf Kosten anderer Areale geben, wie in der vorliegenden Planung mit der Verlegung der Buslinie 29 vorgesehen.</p>	<p>innerhalb deren auch der öffentlichen Personen Nahverkehr abgewickelt werden kann. Mit Bebauungsplänen können jedoch nicht konkreten Linienführungen oder Betriebszeiten geregelt werden.</p>
14.5	<p>Die Hinweise in der Begründung zum Bebauungsplan im Kapitel 6.4.4 -Parkierungskonzept - „Öffentliche Parkplätze sind straßenbegleitend im öffentlichen Raum vorzusehen“ und die im 3. Absatz des Kapitels gemachten Ausführungen zur privat betriebenen Parkgarage nördlich der Stallungen stellen gerade kein Parkierungskonzept dar.</p>	<p>Es wird auf das für Mark-Twain-Village und Campbell-Barracks erstellte Erschließungs- und Parkraumkonzept des Planungsbüros LK Argus „Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept“ vom August 2017 verwiesen. Die Berechnungen ergeben eine ausreichende Anzahl Parkplätze</p>
14.6	<p>Es fehlen konkrete Angaben zur Anzahl der künftigen Parkplätze, die im Planungsgebiet gebraucht werden beziehungsweise vorhanden sein müssen. Über die Anzahl der Parkplätze lässt sich indirekt auch die Höhe des motorisierten Individualverkehrs steuern. Die öffentlichen Parkflächen müssen von Anfang an in den Planunterlagen ausgewiesen werden.</p> <p>Die oben genannten Formulierungen lassen eine detaillierte, steuernde Planung diesbezüglich vermissen und werden dazu führen, wenn keine Korrektur erfolgt, dass es dem Selbstlauf überlassen wird.</p> <p>Um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, könnte man zum Beispiel den künftigen privaten Grundstückseigentümern die Möglichkeit einräumen, mit aller Konsequenz auf Parkflächen zu verzichten und alternativ eine einmalige Abgabe zu entrichten. Die Stadt Frankfurt nutzt dieses für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes.</p>	<p>Es wird auf das für Mark-Twain-Village und Campbell-Barracks erstellte Erschließungs- und Parkraumkonzept des Planungsbüros LK Argus „Konversionsfläche Südstadt: Aktualisierung von Erschließung, Straßenquerschnitten und Parkraumkonzept“ vom August 2017 verwiesen. Die Berechnungen ergeben eine ausreichende Anzahl Parkplätze.</p> <p>Es genügt nicht, Parkflächen über die erwähnte einmalige Abgabe (sogenannte Stellplatzablöse) zu reduzieren. Es muss sichergestellt werden, dass tatsächlich weniger Fahrzeuge genutzt werden, was insbesondere in einem integrierten Quartier äußerst schwierig ist.</p>
14.7	<p>In den ehemaligen Stallungen sollen öffentliche Veranstaltungen stattfinden mit entsprechend hohen Besucherzahlen. Hier fehlen ebenfalls konkrete Konzepte, wie die Anreise/ Abreise von statten gehen soll. Offensichtlich setzt man auch hier auf den motorisierten Individualverkehr mit der Vorhaltung entsprechender zusätzlicher</p>	<p>Das Kapitel 4.4 beschäftigt sich nicht allein mit dem motorisierten Individualverkehr sondern mit allen Verkehrsarten. Im Unterkapitel 6.4.4 wird aufgezeigt, welche Nutzer in der privat betriebenen Parkgarage untergebracht werden können. Das Angebot von Stellplätzen wird für einige Veranstaltungsbesucher Einfluss auf die</p>

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Parkplätze, wie die folgende Aussage im Kapitel 6.4.4 zeigt: „Neben den bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Stellplätzen der Gebäudenutzungen des privaten Investors im näheren Umfeld sollen hier Stellplätze für andere Nutzungen wie den Besuchern von Veranstaltungen des Karlstorbahnhofes zur Verfügung stehen.“	Verkehrswahl der haben, jedoch nicht allein entscheidend sein. Letztendlich müssen Stellplätze gemäß den Bestimmungen der Landesbauordnung nachgewiesen werden, damit Bau- und damit verbundene Nutzungsgenehmigungen ausgesprochen werden können.
14.8	Der Anschluss einer privaten Parkgarage an das öffentliche Straßennetz über die Straße „Im Bosseldorn“ stellt eine nicht zu akzeptierende Lösung dar, weil die Straße „Im Bosseldorn“ einen von Radfahrern stark befahrenen Abschnitt der Radachse Rohrbach- Bahnstadt/ Hauptbahnhof/ Innenstadt darstellt. Über diesen Abschnitt die Anbindung der Parkgarage zu legen, würde für den Radverkehr eine nicht wünschenswerte Verschlechterung bedeuten und somit kontraproduktiv sein.	Mit den Erschließungsstraßen werden bestehende Gewerbeflächen im Bosseldorn und geplante Gewerbeflächen in den Campbell Barracks an das Erschließungsnetz angebunden. Die angesprochene Radachse verläuft bereits durch ein bestehendes Gewerbegebiet. Diese Verbindung kann weiter genutzt werden. Der Betrieb einer privaten Parkgarage stellt eine gewerbliche Nutzung dar. Durch das Plangebiet wird zusätzlich eine Radwegachse geplant, die als Alternative genutzt werden kann.
14.9	In den Bürgerforen zu diesen Konversionsflächen brachte die Mehrzahl der Bürger und Bürgerinnen zum Ausdruck, dass dem Rad- und Fußverkehr der Vorrang eingeräumt und der motorisierte Individualverkehr auf ein unumgängliches Mindestmaß begrenzt werden soll. Dem wird mit der vorliegenden Planung nicht Rechnung getragen.	Mit Verweis aus die Ausführungen in der Stellungnahme zu 14.1 erhalten Rad- und Fußwege in den Campbell Barracks eine starke Berücksichtigung. Unabhängig hiervon ist eine ausreichende Erschließung der Bauflächen für den motorisierten Individualverkehr, insbesondere da es sich um Gewerbe-, Misch- und Sondergebietsflächen handelt, in ausreichenden Umfang zu gewährleisten.
14.10	Es fehlen konkrete Planungen zu Kinderspielplätzen. Eine zukunftsweisende Stadtplanung sollte die dafür notwendigen Flächen von vornherein hinsichtlich Größe und Lage im Planungsgebiet berücksichtigen und auch darstellen.	Die Anlage von Kinderspielplätzen ist grundsätzlich auf den festgesetzten Platz- und Grünflächen zulässig. Eine konkrete Festlegung von Standorten erfolgte nicht, um dem Projekt „Grünes Band des Wissens“ ausreichend Gestaltungsraum zu lassen. Dem Gebot der planerischen Zurückhaltung folgend erfolgte daher keine weitergehende Festsetzung von Spielplatzflächen. Sollte zwischenzeitlich eine konkrete Festlegung erfolgen, wird diese in den Entwurf des Bebauungsplanes eingebracht.
15.0	Bürgerin, Mail vom 10.05.2017	
15.1	Die Bürgerin schließt sich der Stellungnahme der Bürgerin unter 2 an.	Es wird auf die Erörterung zur Stellungnahme zur Bürgerin 2 verwiesen.
15.2	Die Bürgerin ist nach 25 Jahren Autofahren 2000 komplett auf Fahrrad umgestiegen. Sie hofft, so einen Beitrag zur Luftreinheit und Energieersparnis zu leisten und schätzt die von der Stadt bisher weiterentwickelten Fahrradwege sehr. Sie bittet darum, konkret autofreie Räume zu schaffen und zu schützen. Das Gebiet bietet hierzu eine besondere eine Chance.	Der innere Bereich um den Paradeplatz wird überwiegend autofrei bleiben. Die Campbell Barracks sind zugleich an und in das Erschließungsnetz einzubinden, zumal mit diesem Bebauungsplan Gewerbe- und Mischgebiete festgesetzt werden. Hierzu ist auch eine Erschließung für den motorisierten Individualverkehr notwendig, damit die festgesetzten Nutzungen realisiert werden können.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Es wird Zögerern und Wackelkandidaten helfen, klimafreundlichere, gesunde zukunftsfreundliche Entscheidungen zu treffen.	
16.0	Bürger, Schreiben vom 12.05.2017	
16.1	Der Bürger schreibt im Namen einer Gesellschaft, die Eigentümerin von Flächen innerhalb des Plangebietes ist und Neubauten realisieren möchte.	Keine Erörterung notwendig.
16.2	Es wird gebeten, die Baugrenzen generell um mindestens 50 cm weiter zu fassen, um etwas mehr Spielraum für die konkrete Hochbauplanung zu haben.	Der Stellungnahme wird bei den Baugrenzen gefolgt, wo ein Mindestabstand zu Verkehrsflächen von 3 Metern eingehalten werden.
16.3	Es wird gebeten, das mittlere und westliche Baufenster im GEe2 zu einem gemeinsamen Baufenster zusammenzufassen, um für den westlichen Teil des GEe2 mehr Spielraum für die konkrete Hochbauplanung zu haben. Je nach Nutzung könnte hier anstelle der beiden kleineren Hallen eine größere Halle geplant werden.	Der Stellungnahme wird dort gefolgt unter der Bedingung, dass für das östliche Baufenster ein Abstand von 3 Metern zur Verkehrsfläche entlang des Entwicklungsbandes eingehalten werden.
16.4	Es wird gebeten, die festgesetzten maximalen Gebäudehöhen generell um circa 50 cm zu erhöhen, um etwas mehr Spielraum für die konkrete Hochbauplanung zu haben.	Der Stellungnahme wird in der Form gefolgt, dass die Höhen für die Neubauten im M 1 bis MI 3 und auf dem Reitplatz auf volle Meter-Angaben aufgerundet werden.
16.5	Es wird angeregt, die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhen für Neubauten generell auf Normal-Null zu beziehen. Mit dieser Festsetzung werden Unklarheiten vermieden, welche Straßenhöhe relevant ist.	Der Bezugspunkt bleibt die nächstgelegene Straßenverkehrsfläche, da hier unmittelbar ein städtebaulicher Zusammenhang gegeben ist.
16.6	Es wird gebeten, die Grundflächenzahl (GRZ) für die Felder MI 2 und MI 3 mit 0,6 festzusetzen und eine Erhöhung durch Nebenanlagen gemäß § 19 Absatz 4 Baunutzungsverordnung zuzulassen. Laut aktueller Hochbauplanung beträgt die GRZ für die Gebäude circa 0,55 knapp unter 0,6. Es werden aber weitere Überschreitungen für Nebenanlagen erforderlich.	Die GRZ wird für die Felder MI 2 und MI 3 auf 0,6 festgesetzt. Die maximale GRZ für Nebenanlagen wird durch § 19 Absatz 4 der Baunutzungsverordnung bestimmt. Für Tiefgaragen wird eine gesonderte Regelung festgesetzt, dass diese nicht auf GRZ anzurechnen ist.
16.7	Es wird gebeten, die Festsetzung für Flächen für Tiefgaragen in den Feldern MI 1 bis 4 generell weiter zu fassen. Die aktuelle Hochbauplanung sieht über die festgesetzten Flächen hinausgehende Tiefgaragen vor. Es wird um Spielraum für die konkrete Hochbauplanung benötigt.	Die Tiefgaragen unter den Neubauten der Baugebiete MI 1 und MI 4 werden gleich groß über die Hochbaupläne hinausgehend gefasst.
16.8	Eine Mindesthöhe der Erdüberdeckung bei Tiefgaragen ist bisher nicht festgesetzt. Sollte hier noch eine Festsetzung erfolgen, so wird darum gebeten, die Mindesthöhe mit maximal 60 cm festzusetzen, um nicht mit den festgesetzten maximalen	Die Mindesthöhe der Erdüberdeckung bei Tiefgaragen wird auf 80 cm festgesetzt, um analog zum Bebauungsplan MTV-Nord eine ausreichende Abdeckung für eine Begrünung zu erhalten.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Gebäudehöhen in Konflikt zu geraten und ein verträgliches Maß der Überdeckung zu erzielen.	
16.9	Es wird gebeten, für die Wegeverbindung zwischen der Feldern MI 2 und MI 3 ein Gehrecht für die Allgemeinheit und ein Unterbaurecht festzusetzen. In der Hochbauplanung zeigt sich, dass eine gemeinsame Tiefgarage für die Felder MI 2 und MI 3 sinnvoller und wirtschaftlicher wäre, als zwei separate und mit einigen Metern Abstand aneinander gebaute Einzelgaragen. Dies wäre bautechnisch sinnvoller, es könnte eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt geplant und zudem mehr Stellplätze generiert werden.	Im städtebaulichen Entwurf, der Gegenstand des Kaufvertrages ist, ist die Pflanzung einer Baumreihe vorgesehen. Der öffentliche Durchgang kann am besten gesichert werden, wenn die Stadt ohne weitere Grundstücksbelastung (Überbaurecht) Zugriff auf die Fläche hat. Eine durchgehende Tiefgarage hat den Nachteil, dass nur ein Anschlusspunkt an die öffentlichen Versorgungsnetze hergestellt werden wird. Ein Unterbaurecht wird aus den Gründen nicht gewährt.
16.10	Es wird gebeten, eine geringfügige Verschiebung der festgesetzten Zufahrten zuzulassen. Aufgrund der sich konkretisierenden Hochbauplanung zeigt sich, dass sich die Zufahrten zu den Tiefgaragen noch ändern werden. Da diese sehr knapp gefasst sind wird um eine entsprechende textliche Festsetzung gebeten, dass diese um noch zu bestimmenden Metern straßenparallel verschoben werden können.	Die Bereiche für die Zufahrten zu den Tiefgaragen werden im Planbild verbreitert, um so innerhalb eines definierten Bereiches eine größere Flexibilität zu erreichen. Es wird hierbei davon ausgegangen, dass die Zufahrt insgesamt nicht breiter als notwendig gemacht wird.
16.11	Es wird gebeten, die festgesetzten Flächen für Stellplätze bei den Gebäuden 12/14 (MI 1) und in den Feldern GEe1 und 2 weiter zu fassen und im Feld GEe4 und beim Gebäude 15 (MI 4) noch vorzunehmen. Bei der Festsetzung Flächen für Stellplätze wird um mehr Spielraum für die konkrete Freianlagenplanung gebeten. Im Gebiet GEe4 und beim Gebäude 15 (MI 4) ist eine Ausweisung bisher noch nicht erfolgt.	Die festgesetzten Flächen für Stellplätze bei den Gebäuden 12/14 und im Baugebiet GEe 2 werden weiter gefasst. Im Baugebiet GEe4 und beim Gebäude 15 im MI 4 wird eine Ausweisung Flächen für Stellplätze im Entwurf vorgenommen. In den anderen GEE-Baugebieten bleiben die getroffenen Festsetzungen bestehen.
16.12	Die festgesetzten Flächen für Versorgungsanlagen (Umspannstation) im GEe 5.2 kollidieren mit den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen (Baugrenzen).	Bei den Baugrenzen handelt es sich um eine Angebotsplanung. Bei einem Neubau kann die Umspannstation in die Gebäudehülle integriert werden. Die Flächen werden durch Symbole im Planbild ergänzt. Zusätzlich erfolgt diesbezüglich ein Hinweis in der Begründung.
16.13	Es wird um Prüfung gebeten, ob mit der getroffenen Festsetzung im GEe1 zu den zulässigen Arten der Nutzung die geplante gastronomische Nutzung möglich ist. Im nördlichen Neubaugebäude am Reitplatz ist eine gastronomische Nutzung mit Biergarten geplant.	Schank- und Speisewirtschaften sind nach § 8 Baunutzungsverordnung eigenständige Nutzungskategorien, die unter dem Nutzungskatalog von Gewerbebetrieben fallen und somit zulässig sind.
16.14	Es wird gebeten, ein Hervortreten von Lichtschächten, Balkonen und Vordächern in einem gewissen Maß über die Baugrenzen hinweg zuzulassen. Die aktuelle Hochbauplanung sieht ein	Lichtschächte, Balkone, Vordächer sind als untergeordnete Anlagen gemäß der Landesbauordnung auf dem eigenen Grundstück zulässig.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Hervortreten von Balkonen über die Baugrenzen vor. Dies sollte auch für sonstige Bauteile wie Vordächer, Lichtschächte zugelassen werden.	
16.15	Es wird gebeten, die zulässige Tiefe von an die Bestandsgebäude anbaubaren Balkonen von 2,0 auf 2,5m zu erhöhen. Nach Abzug der Konstruktion und der Absturzsicherung verbleibt eine nutzbare Tiefe von unter circa 1,80 m, die kaum sinnvoll oder komfortabel nutzbar ist.	Regelungen für Balkone an denkmalgeschützten Gebäuden wurden mit der Denkmalbehörde abgestimmt. Das Gestaltungshandbuch mit der Festlegung einer Tiefe von 2,0 m für Balkone lag zum wettbewerblichen Dialog vor.
16.16	Es wird gebeten, eine Erhöhung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhen für technische Aufbauten zulassen. Eine Erhöhung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhen für technische Aufbauten wie Aufzugsüberfahrt, Rückkühler, Kälteanlagen muss zulässig sein, da diese bei den vorgesehenen Nutzungen erforderlich sind und in der Regel oberhalb der Dachhaut liegen.	Gegenüber dem Ergebnis wettbewerblichen Dialog wurden die zulässigen Gebäudehöhen erhöht. Die Attika kann ebenso bis zu Höhe der zulässigen maximalen Höhe von Gebäuden ausgebildet werden. Innerhalb dieser Höhen sind die technischen notwendigen Anlagen zu integrieren.
16.17	Es wird gebeten, auf die Festsetzung zur einheitlichen Gestaltung von Neubauten zu verzichten beziehungsweise sie zu konkretisieren. Bei der Vielzahl von Gebäuden unterschiedlicher Nutzung innerhalb des Geltungsbereichs ist in Frage gestellt, ob eine solche Festsetzung realistisch, sinnvoll und umsetzbar ist.	Die Festsetzung wird soweit konkretisiert, dass die einheitliche Gestaltung sich auf die Baugebiete MI 1 bis 4 und die GEE 1, 2 und 5 beziehen. Hierzu wurde ein städtebaulicher Entwurf mit der Fassadengestaltung vorgelegt. Der Investor hat sich verpflichtet, diesen Entwurf umzusetzen.
16.18	Es wird gebeten, die Festsetzung zu Scheinöffnungen am denkmalgeschützten Gebäude 12/14 konkretisieren. Die Formulierung „Erhalt der vorhandenen Fassade mit ihren Scheinöffnungen am gesamten Gebäude 12/14“ ist missverständlich.	Es wird auf das Gestaltungshandbuch zu den denkmalgeschützten Gebäuden verwiesen. Die Festsetzung bezieht sich allein auf den Mittelbau des H-Gebäudes.
16.19	Es wird gebeten, die Lage von Tiefgaragen-Zufahrten auch außerhalb von Gebäuden zuzulassen, um etwas mehr Spielraum für die konkrete Hochbauplanung zu haben.	Die Zufahrten zu Tiefgaragen sind direkt von den Erschließungsstraßen zu den Gebäuden zuzuführen und nicht seitlich an den Gebäuden entlang zu führen.
16.20	Es wird gebeten, das Vorkommen von Bodendenkmalen untersuchen zu lassen. Um keine signifikanten zeitlichen Verzögerungen zu riskieren ist das Vorkommen von Bodendenkmalen wegen des konkreten Verdachts auf eine ehemalige Römerstraße zu untersuchen.	Es liegt im Ermessensspielraum der jeweiligen Grundstückseigentümer, auf ihren Grundstücken entsprechenden Untersuchungen anstellen zu lassen.
16.21	Es wird um Auskunft gebeten, ob eine Erhöhung der Festlegung zur Erdgeschossöhe bei den Neubauten um circa 1,0 bis 1,4 m zulässig ist. Damit einhergehend könnte eine bauliche Kante mit etwa dieser Höhe zur Ostseite an den Feldern MI 1 und MI 4 entstehen. Im Rahmen der konkreten Hochbauplanung für die	Ein Anheben der Erdgeschossöhe würde städtebaulich dazu führen, dass unterschiedliche Höhenentwicklungen im Bereich der Freiräume entstehen. Die über die Hochbauten hinausgehenden Tiefgaragengeschosse führen zu unerwünschten Raumkanten, die den Campbell Barracks fremd wären. Im städtebaulichen Entwurf zum

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
	Felder MI 1 und MI 4 zeigt sich, dass für eine bessere Ausnutzung der unterschiedlichen Höhenanforderungen der EG-Nutzungen für Wohnen und Gewerbe eine Split-Level Ausbildung sinnvoll sein könnte.	wettbewerblichen Dialog war die Erdgeschoßhöhe der Neubauten jeweils auch mit den Tiefgaragenplanungen auf Straßenniveau.
17.0	Bürger als Vorstandsmitglied, Mail vom 18.05.2017	
17.1	Der ADFC bevorzugt die Variante mit dem zusätzlichen Gehweg an der Römerstraße westlich der denkmalgeschützten Mauer.	Die Stadt ist nicht alleinige Grundstückseigentümerin. Für die Anlage eines Fußweges westlich der denkmalgeschützten Mauer ist die Stadt auf Flächen von Dritten angewiesen. Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird festgelegt, welche der beiden Varianten in den Entwurf des Bebauungsplanes übernommen wird.
17.2	Gewünscht wird eine Fuß-/Radwegverbindung von der Roebingstraße im Norden mit einer östlichen Umfahrung des H-Gebäudes, der Anlage eines Weges im Westen des Paradeplatzes mit einer direkten Weiterführung östlich des Gebäudes 16 nach Süden bis zur Sickingenstraße. Die Chance sollte genutzt werden, hier einen direkten, autofreien Weg, besonders auch für Schulkinder anzulegen.	Der Vorschlag des ADFC ist eine modifizierte Fassung der im Masterplan vorgesehenen Radwegeverbindung, die in dieser Form zweimal rechtwinklig abbiegend östlich um das H-Gebäude führt. Im weiteren Verlauf müssten Radfahrer zudem zweimal rechtwinklig abbiegen, um auf die ausgebaute Radwegeverbindung des ehemaligen Bahndamms zu kommen. Die vorgesehene Radwegeverbindung über das Entwicklungsband stellt dem gegenüber eine direktere und mit weniger Abbiegevorgängen belastete Verbindung dar.
18.0	Bürgerin, Mail vom 12.05.2017	
18.1	Es wird die Frage gestellt: "Wessen Interessen werden denn wirklich vertreten, denen die Lebensqualität der Fußgänger, Radfahrer und spielender Kinder durch abgasarme und sichere Wege nicht wichtiger sind?"	Es werden die Interessen der Stadt Heidelberg und ihrer Bürgerinnen und Bürger vertreten. Die städtebauliche Zielsetzung des Bebauungsplanes ist in der Begründung erläutert. Der gewählte Gemeinderat entscheidet über die Abwägung aller Belange. Hierzu gehören unter anderen die Lebensqualität der Bewohner und Besucher, zugleich auch die Belange des Denkmalschutzes, der Wirtschaft und der Mobilität der Bevölkerung.
18.2	Es wird die Frage gestellt: "Warum werden die Interessen der zukünftigen Bewohner, wovon es ja schon etliche gibt, einfach nicht gehört und beachtet?"	siehe Erörterung zur Stellungnahme zu 18.1
18.3	Es wird die Frage gestellt: „Wie wirklich wichtig wäre es, neben den un hübschen Hotelklötzen um den Bahnhof herum, eine weit über Heidelbergs Grenzen und sein künftiges Image hinaus vorbildliche menschenfreundliche Wohnanlage zu errichten?“	Die Zielsetzung des Bebauungsplanes ist in der Begründung ausgeführt. Ableitend aus dem Masterplan sollen die ehemals militärisch genutzten Flächen zu reinen Wirtschaftsflächen und Wirtschaftsflächen mit optionalen Wohnanteil umgewandelt werden. Hierzu gehören auch kulturelle Einrichtungen. Städtebaulich sollen die Campbell Barracks in den bestehenden Stadtteil integriert werden und öffentlich nutzbare Räume und Plätze entstehen.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
18.4	Es wird die Frage gestellt: "Außerdem wird ja wahrscheinlich mit dem Einkaufszentrum auf der östlichen Römerstraßenseite kein denkmalwürdiges sondern ein konsumgeriges Gebäude mit vielen Parkplätzen entstehen!"	Beim „Einkaufszentrum“ handelt es sich um einen Nahversorger, der mit dazu beitragen soll, in der der Südstadt eine Stadtteilmitte zu etablieren, die es bisher noch nicht gibt.
18.5	Es wird die Frage gestellt: „Wem würde denn eine verbreiterte Rheinstraße nützen, wenn nicht den Riesenliefer-LKWs für Rewe, DM und Aldi? Wiegen diese ideell menschlich mehr als unsere Kinder?"	Die Nutzungen an der Rheinstraße sollen mit dazu beitragen, dass die zukünftige Stadtteilmitte auch westlich der Römerstraße weitergeführt wird. Damit Nahversorger wohnortnah die Bevölkerung versorgen kann, müssen die Nahversorger selbst beliefert werden, um diese Funktion erfüllen zu können.
18.6	Es wird die Frage gestellt: "Würden durch Ihre bisherigen Planungen nicht auf lange Zeit zukunftssträchtige und dem neuen Zeitgeist entsprechende Wandlungen und Chancen in Wohnungsbau und Städteplanung verhindert?"	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen wird auf die Erörterung zur Stellungnahme zu Bürgerin 18 insgesamt verwiesen.
18.7	Es wird die Frage gestellt: „Wie viel ganz besonders menschenfreundliche kreative Maßnahmen sind gerade an diesem Platz angebracht, um die alten NATO-Erinnerungen zu kompensieren?"	Die Beantwortung der Frage ist auch Gegenstand des Projektes „Grünes Band des Wissens“. Gleichwohl hat sich die Denkmalbehörde entschieden, den Mittelbau des H-Gebäudes als Zeitzeuge unter Schutz zu stellen.
19.0	Bürgerin, Schreiben vom 10.05.2017	
19.1	Gleichlautende Stellungnahme wie Bürger 4	Siehe Stellungnahme zu Bürger 4
20.0	Bürgerin, Schreiben vom 11.05.2017	
20.1	Als zukünftige Bewohnerin von Mark-Twain-Village unterstützt die Bürgerin die Forderung für die Beibehaltung der Fahrradstraße entlang der Roebblingstraße, da dies eine Entscheidung für die Zukunft ist (Klimaschutz, Lebensqualität, bessere Luftqualität, mehr Sicherheit für spielende Kinder).	Im Masterplan „Erschließung“ aus dem Jahr 2014 war die Anlage eines eigenständigen Fuß- und Radweges vorgesehen, der auch über die Roebblingstraße verlaufen sollte. Der später unter Denkmalschutz gestellten Mittelbau des H-Gebäudes unterbricht diese Linienführung. Die Linienführung des eigenständigen Fuß- und Radweges wurde unter Einbehaltung der nördlichen und südlichen Anknüpfungspunkte ohne wesentliche Streckenverlängerung nach Westen in das Entwicklungsband verschoben.
20.2	Die Bürgerin spricht sich für die Schaffung einer verkehrsberuhigten Zone, vor allem im Bereich zwischen der Römerstraße und dem Bosseldorn sowie zwischen dem Sickingenplatz und der Edisonstraße/Zenglerstraße aus. Dies kann erreicht werden, ohne den ÖPNV und den Nicht-motorisierten Individualverkehr zu behindern und würde ebenfalls die Wohnqualität in diesen Bereichen erheblich steigern	Mit dem Bebauungsplan werden Gewerbe- und Mischgebiete festgesetzt. Hierzu ist auch eine Erschließung für den motorisierten Individualverkehr notwendig, damit die festgesetzten Nutzungen realisiert werden können.

Nr.	Bürger / Bürgerin, Schreiben /Mail vom ... (ggf. Kurzfassung)	Erörterung
20.3	Die Bürgerin unterstützt die Forderung einer stärkeren Berücksichtigung des Masterplans 100% Klimaschutz mit seinem Anspruch, Maßnahmen zur „klimaneutralen Mobilität“ umzusetzen.	Maßnahmen zur „klimaneutralen Mobilität“ lassen sich kaum auf der Basis eines Bebauungsplanes als kleinen Teil eines städtischen oder regionalen Verkehrsnetzes unmittelbar durch das Planungsrecht umsetzen. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein zentrales Anliegen der Stadtverwaltung im Sinne des Masterplan Klimaschutz. Neben dem Erhalt und einer weiteren Attraktivierung der Radachse entlang der Bahnlinie wird eine weitere Radhauptachse entlang des Entwicklungsbandes und der Brechtelstraße verwirklicht. Das Gebiet wird für Fußgänger und Radfahrer sehr durchlässig gestaltet. In diesem hierarchisch gegliederten Straßennetz sollen Sackgassen verkehrsberuhigt werden. Dies ist jedoch nur in Verbindung mit einer entsprechenden baulichen Gestaltung möglich.
20.4	Möglich ist ein Gesamtkonzept, das den Anforderungen des 21. Jahrhunderts für eine nachhaltige urbane Mobilität entspricht.	Siehe Erörterung zur Stellungnahme zu 20.3.
21.0	Bürger, Schreiben vom 30.05.2017	
21.1	Der Bürger beabsichtigt, ein Bestandsgebäude zu übernehmen. Nach den Planungen sollen mit Ausnahme des Dachgeschosses die übrigen Geschosse gewerblich genutzt werden. Um die Möglichkeit zu haben, zukünftig flexibel auf Veränderungen reagieren, soll ein Großteil der gewerblichen Flächen zu Wohnzwecken umgewandelt werden können.	Die Baugebietsfestlegung wird vom eingeschränkten Gewerbegebiet zu einem Mischgebiet, wie westlich angrenzend festgesetzt, umgewandelt. Dadurch kann zukünftig ein höherer Wohnanteil realisiert werden. Gleichwohl darf der Wohnanteil den gewerblichen Anteil im Rahmen von Mischgebieten nicht dominieren.
21.2	Benötigt werden rund 60 Stellplätze. Die für Stellplätze ausgewiesene Fläche im GEe 3 können rund 35 Stellplätze aufnehmen. Es wird die Frage gestellt, ob diese Flächen im GEe3 erweitert oder Stellplätze im Parkhaus nachgewiesen werden können.	Die Stellplatzflächen werden auf der östlichen Seite des Mischgebietes vergrößert. Die Fläche reicht überschlägig aus, um die nach Landesbauordnung notwendigen Stellplätze auf dem Grundstück unter zu bringen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, Stellplätze auch auf fremden Grundstücken nachzuweisen. Hierzu ist eine Abstimmung mit dem Bauordnungsamt und eine dingliche Sicherung notwendig.